

que l'utilisation de la voie de la baie d'Hudson remédiera énormément aux difficultés de transport. Non seulement elle nous offrira un moyen de sortie, mais elle pourra aider à déterminer sur les autres grandes voies commerciales un abaissement du prix des transports.

L'auteur de la proposition, ainsi que son collègue qui l'a appuyée, ont fait ressortir que le Dominion n'a rien perdu dans la construction de la ligne de la baie d'Hudson. On nous répète tous les jours que l'Est a fait énormément pour l'Ouest. C'est un argument que je n'aime pas beaucoup, car il n'est pas soutenu par les faits. Les fonds placés dans l'Ouest ont rapporté de gros intérêts qui ont été régulièrement payés, je pense, dans la plupart des cas. On peut affirmer sans crainte que les chemins de fer de l'Ouest y ont été construits avec les bénéfices provenant de leur exploitation. Quant à la ligne de la baie d'Hudson, le prix n'en a pas été supporté par le Trésor, parce que les terrains vendus dans la région en ont assuré les frais. Il est en conséquence plus vrai de dire que le pays n'a pas souffert jusqu'à présent de l'établissement de la ligne.

On a fait remarquer que les voies d'écoulement des provinces de l'Ouest se dirigent vers le sud. Tous ceux qui habitent par là le savent très bien. Pourtant, les Canadiens ont assez de patriotisme pour favoriser l'expansion du sentiment national et de nos moyens de vivre indépendants chez nous, si cela est possible. Nous voulons aider au développement des relations commerciales du Canada avec l'Angleterre, convaincus que les deux pays en bénéficieraient énormément.

La création de la route de commerce projetée si elle est praticable,—et je crois qu'elle l'est—contribuerait à la solution de l'une des plus graves questions qui agitent l'opinion dans l'Ouest. Les agriculteurs qui ont étudié les conditions dans lesquelles se trouve actuellement l'Ouest sont à peu près d'accord à dire que le salut de nos provinces réside dans l'élevage des bestiaux. Je n'ignore pas que le blé restera encore longtemps la principale denrée exportée à l'étranger par les provinces de l'Ouest. J'ajoute que c'est avec les exportations fournies par ces provinces que le Canada payera sa dette et que le blé entrera pour une grande part dans le règlement de la dette nationale. Malgré cela, l'expérience a prouvé que l'Ouest a besoin de diversifier ses cultures et d'améliorer ses troupeaux. Le transport des animaux sur un long parcours de chemin de fer aux ports maritimes est encore plus onéreux que l'expédition du grain par la même voie. Si l'on pouvait emprunter pour le transport des bestiaux la route maritime de la baie d'Hudson, on résoudrait

[M. Forke.]

en grande partie la question de l'expansion de l'agriculture dans les plaines de l'Ouest.

Je pense que le marché local de l'Est peut être fourni par les cultivateurs de la région. C'est ce qui fait la différence avec l'Ouest. Ici dans l'est du Canada, le marché local suffit et suffira encore longtemps à absorber les produits agricoles de l'Est. Ceux de l'Ouest, au contraire, doivent trouver des marchés à l'extérieur.

J'espère que nos collègues se montreront favorables à notre demande et ne l'écarteleront pas sans examen. J'ai entendu quelques membres dans les couloirs s'informer avec un sourire, si la question du chemin de fer de la baie d'Hudson viendrait sur le tapis. Je supplie ces collègues de discuter la question avec toute la gravité possible. S'il est démontré que le projet est impraticable, eh bien, je consens à ce qu'il soit repoussé. Mais même dans ce cas, je suis d'opinion que l'achèvement de la ligne est utile, quand même on ne se servirait pas de la baie comme voie maritime. L'auteur de la proposition l'a dit: le chemin de fer rendrait service à la colonisation et assurerait le peuplement et l'exploitation du Manitoba septentrional.

Nous ne voulons pas qu'on dépense de l'argent follement, mais nous voulons que la question soit décidée à son mérite. Il n'y aura jamais de satisfaction dans l'Ouest; la population de l'Ouest ne sera jamais contente tant que ce chemin de fer n'aura pas été achevé; qu'un essai véritable n'aura pas établi si son exploitation est pratique ou non. On a démontré d'une façon concluante que la ligne est faisable, parce que les cartes du département indiquent que des navires ont fait le voyage aller et retour très souvent sans jamais rencontrer de glace. J'ai vu il n'y a pas longtemps le propriétaire d'un magazine et il m'a dit qu'il allait publier des photographies qui étaient les mêmes que celles montrées cet après-midi par le département de Lunenburg (M Duff). Mais, elles n'ont jamais paru dans le magazine; je suppose qu'il en a appris davantage sur la question et a pensé qu'il était préférable de ne pas les publier, du moins pour le moment. Sans doute il se produit parfois des conditions anormales pour ce qui regarde les glaces, et si vous tenez à le faire, vous pouvez vous procurer des photographies qui montreront le projet sous un jour très défavorable. Quiconque connaît les mers du nord—et je sais que l'honorable député de Lunenburg est renseigné sur tout ce qui a trait au mouvement des glaces et le reste—comprendra que les conditions varient beaucoup. Je ne crois pas que nous devions prendre au sérieux la petite plaisanterie de l'honorable député à propos de la fusion des glaces à l'électricité, mais il est